UTILITÉ

ET

TRACÉ D'UN CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE, GRENOBLE ET CHAMBÉRY.





UTILITÉ ET TRACÉ

D'UN

CHEMIN DE FER

De Lyon à Genève, Grenoble et Chambéry.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE LYON,

PAR M. BARRILLON,

Au nom d'une Commission spéciale composée de MM. Bouvard, Couderc, Dolbeau, Durand, De Marnas, Pons, Sériziat;

PRÉCÉDÉ DU

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR M. LE MAIRE

AU CONSEIL MUNICIPAL,

Dans la séance du 20 février 1845,

SUR UN

Projet de chemin de fer de Lyon à Genève,

PAR LA VALLÉE DU RHÔNE,

Avec embranchement sur Grenoble et Chambéry.



LYON,

IMPRIMERIE DE MARLE AÎNÉ,

RUE ST-DOMINIQUE, 13.

1845.



RAPPORT

SUR LE

PROJET D'UN CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE,

Par la vallée du Rhône,

Avec embranchement sur Grenoble & Chambéry.

Présenté par M. le Maire

AU CONSEIL MUNICIPAL,

Dans sa séance du 20 février 1845.

Messieurs,

Les questions relatives aux chemins de fer préoccupent partout vivement les esprits. Les changements complets que ces nouvelles voies de communication apportent dans l'état des relations sociales, le déplacement d'intérêts qu'elles entraînent, la perspective des modifications bien plus profondes encore qu'elles ne peuvent manquer d'amener lorsqu'elles couvriront une partie du territoire, et dans lesquelles, il faut en convenir, il y a encore beaucoup d'inconnu, motivent suffisamment cet empressement général, cette excitation universelle qui portent l'activité des esprits et la puissance des capitaux sur ces nouvelles créations.

Dans toutes les villes où de graves intérêts semblaient exiger l'ouverture de lignes contestées, les corps municipaux et les maires n'ont pas hésité à provoquer, au besoin, la formation de compagnies propres à entreprendre ces lignes et en faciliter le succès : ainsi, à Boulogne, M. Adam, dont la persistance a fini par être couronnée d'une réussite que ses administrés ont vivement appréciée : ainsi, à Troyes, M. Vautier qui, avec le concours des députés de son département, a déterminé l'établissement de l'embranchement de Troyes sur Montereau ; ainsi à Bordeaux, où les efforts combinés de l'administration et des hommes parlementaires ont amené la création immédiate d'une ligne qui pouvait peut-être ne passer qu'après d'autres plus urgentes ; ainsi partout enfin, les magistrats municipaux ont considéré, comme leur premier devoir, de provoquer, dans la juste limite de leurs attributions, et au besoin par leurs concours personnels, l'établissement des chemins de fer réclamés par les intérêts du pays. Jusqu'à présent rien de semblable n'avait paru nécessaire pour notre ville. Admirablement placée sur le passage du nord au midi, de l'est à l'ouest, unie à la mer par la plus belle ligne navigable qui existe, il était permis de croire qu'elle n'avait pas à se préoccuper des questions à l'ordre du jour, parce que les chemins commandés par les intérêts généraux ne pouvaient manquer de venir aboutir à elle ; c'est pour cela, Messieurs, que jusqu'à présent vous avez pu attendre et vous borner à des vœux émis sur quelques points généraux des questions qui se débattaient.

Mais, dans ces derniers temps, une question d'un autre ordre s'est présentée et m'a semblé réclamer impérieusement votre attention et votre concours. J'ai appris par la rumeur publique, par la voie des journaux et par des lettres officielles que m'ont adressées plusieurs magistrats municipaux, et notamment M. le maire de Bourg, qu'une compagnie puissante, composée des maisons les plus honorables de Lyon et de Genève, s'était formée dans l'intention d'établir un chemin de fer de Lyon à Genève, par le département de l'Ain, chemin qui s'embrancherait par Bourg à Mâcon,

avec la grande ligne du nord au midi. Sans avoir à blâmer ce projet, il m'a paru toutefois qu'il pouvait être nuisible aux intérêts de notre cité, puisqu'il tendait à établir en dehors de nous une communication facile et rapide de Paris et de l'ouest à Genève et à la Suissse, et par conséquent à priver complètement, à la longue, notre ville du transit important des voyageurs et des marchandises se dirigeant par ce côté sur l'Helvétie. Je fus immédiatement frappé de la pensée qu'il pourrait être fort utile de provoquer l'étude d'une ligne qui, tout en satisfaisant aux justes exigences de Genève et de la Suisse, concilierait aussi les intérêts lyonnais.

En même temps je fus informé d'un autre côté que le département de l'Isère, puissant par son étendue, sa population, ses richesses, son influence, s'agitait vivement pour être relié, par une voie ferrée, à la ligne de Paris à la Méditerranée, et qu'après avoir fait étudier plusieurs tracés pour atteindre ce but, il semblait s'attacher à celui qui, suivant le cours de l'Isère, viendrait s'embrancher à Valence, comme étant le plus économique; j'appris même par M. Terme, notre maire, que les députés de l'Isère faisaient de pressantes instances auprès de M. le ministre des travaux publics, pour obtenir que l'embranchement de Grenoble à Valence fût imposé à la compagnie qui serait concessionnaire du chemin de Lyon à Avignon. Le danger me parut imminent et les intérêts lyonnais sérieusement compromis.

En effet, il était évident que le chemin de fer de Grenoble à Valence une fois fait, Grenoble aurait la pensée naturelle de s'unir à Chambéry, en suivant encore le cours de l'Isère : que la force des choses amènerait bientôt la prolongation de cette voie de Chambéry à Genève, et qu'alors Lyon, déjà exposé à perdre le transit du nord sur la Suisse par Mâcon, se verrait aussi enlever celui du midi, sur la même direction, par Valence. Je m'efforçai de rechercher s'il ne serait pas possible d'étudier une autre ligne qui, en écartant ces dangers dont Lyon avait à se défendre, satisfît cependant à tous les justes besoins des villes voisines. Je reconnus bientôt que le véritable intérêt de Grenoble était de venir se réunir à

la grande ligne du nord au midi, à Lyon, où étaient ses rapports et ses relations, et qui d'ailleurs le rapprochait bien plus du point central de Paris. Je reconnus bientôt que Grenoble n'avait songé à la ligne de l'Isère sur Valence que comme lui paraissant moins coûteuse, plus aisée à établir, plus facile à imposer à une compagnie qui se chargeait de la grande ligne de Lyon à Avignon. Je me mis en rapport avec M. le préfet de l'Isère et avec la commission qu'il avait saisie, à Grenoble, de toutes les questions relatives aux chemins de fer, et j'acquis bientôt la certitude qu'un chemin de fer de Lyon à Grenoble satisferait complètement les intérêts du département de l'Isère, et que s'il s'établissait, Grenoble renoncerait à sa prétention d'être unie à Valence, ville avec laquelle, d'ailleurs, ses rapports sont à-peu-près nuls. C'est alors, Messieurs, qu'a surgi, sous l'influence de ces premières démarches, un projet de chemin de fer de Lyon à Genève qui, passant par Eyrieux, Bourgoin, Morestel, Cordon, Belley et Seyssel, s'embrancherait avec Grenoble à Bourgoin et avec Chambéry au-delà de Belley. Ce projet a subi des études préparatoires très-soignées, aussi exactes que celles qui peuvent baser des avant-projets; et une compagnie sérieuse, assise sur les intérêts réels des localités, s'est formée pour lui donner du corps. Ce projet a été présenté à M. le ministre des travaux publics et accueilli avec les plus vives sympathies. Il est probable que, s'il s'exécutait, il ne serait pas donné suite au projet par le département de l'Ain, et que Lyon serait ainsi affranchi du danger de voir Mâcon lui enlever le transit du nord, de même qu'il ne serait plus exposé à ce que celui du midi lui échappât par Valence.

C'est dans cet état, Messieurs, que la question se présente devant vous.

Le département de l'Ain, auquel des intérêts de voisinage comme de vives sympathies nous unissent, et qui mérite, sous tous les rapports, d'exciter les sollicitudes du gouvernement, fera naturellement de grands efforts pour contrarier la création d'une ligne qui devrait empêcher, ou du moins retarder beaucoup, l'établissement de

celle qui le traverserait. On dira sans doute que, pour Genève, le passage par Bourg et Mâcon est plus court et plus commode pour aller à Paris : cet argument est singulièrement amoindri en lui même par les immenses difficultés que présenterait la construction du chemin dans la partie haute du département de l'Ain, et qui réduiront presque à rien l'économie de parcours de temps, mais d'ailleurs il pourrait tout au plus être bon à Genève, et doit être sans valeur pour vous. La question véritable, à nos yeux, sur ce point, c'est de savoir si un chemin de fer, une fois établi dans la direction que je viens d'indiquer, Genève, pouvant si facilement communiquer à Lyon et par Lyon à Paris, aurait la pensée d'établir, à grands frais, un autre chemin dans le seul but d'obtenir, sur le voyage de Genève à Paris, une économie d'une heure ou deux au plus.

On dira encore qu'un chemin de fer qui serait poussé de Lyon à Bourg pourrait, plus tard, servir de tête de ligne à une voie ferrée de Lyon à Mulhausen, par Besançon ou Vézoul, et que, sous ce point de vue, nous aurions à encourager le chemin de Lyon à Genève dans cette direction. Nous n'avons pas sans doute à nous opposer à l'établissement d'une ligne allant directement à Mulhausen par Besançon; toutefois nous pouvons faire remarquer que cette ligne serait presque constamment parallèle à celle de Dijon à Lyon, déjà votée, et à celle projetée de Dijon à Mulhausen; qu'elle présenterait sur ces dernières une insignifiante différence de parcours; et que, dans tous les cas, elle serait sans aucun intérêt pour Lyon, puisqu'elle ne pourrait rien lui amener que ce qui lui vient forcément, et qu'elle ne doterait ainsi Lyon que du transit qu'il possède déjà et que rien ne peut lui enlever. Quoi qu'il en soit, Messieurs, sans entendre formuler aucune opposition à des chemins que les besoins et les progrès des communications rapides pourront peut-être amener, dans un avenir plus ou moins prochain, il m'est permis de penser et de dire que l'intérêt évident, incontestable de la ville que vous représentez, est de hâter, par tous les moyens possibles, l'exécution de la ligne qui doit nous unir à la fois à Genève, à Grenoble et à Chambéry.

J'ai considéré comme un devoir impérieux pour moi, de provoquer les études du projet de ce chemin et la formation de la compagnie qui s'en occupe; je crois que le vôtre, Messieurs, est de solliciter activement sa prompte exécution. M. Terme, avec qui je me suis souvent entretenu de ce projet, désire ainsi que tous ses collègues, Messieurs les députés du Rhône, connaître d'une manière positive votre opinion, et trouver, dans la délibération que vous prendrez, un point d'appui pour les questions que peut soulever le projet d'établir un chemin de fer de Lyon à Genève; questions dont tous s'efforceront de provoquer la solution dans le sens le plus favorable aux intérêts de Lyon qu'ils représentent si dignement.

Je vous propose donc d'émettre un vœu formel pour que M. le ministre des travaux publics soit prié de faire vérifier, par les ingénieurs de l'Etat, les études préparatoires qui ont été faites de la ligne dont je viens de vous entretenir, et de hâter, autant que cela pourra dépendre de lui, l'adjudication ou la concession de ce chemin aux compagnies qui se présentent ou se présenteront pour son exécution.

Je demande le renvoi de cette affaire à une commission spéciale.

UTILITÉ ET TRACÉ

D'UN

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE,

GRENOBLE ET CHAMBÉRY.

RAPPORT

Présenté au Conseil Municipal de Lyon,

PAR M. BARRILLON,

AU NOM D'UNE COMMISSION SPÉCIALE.

I.

MESSIEURS :

Monsieur le maire vous a proposé, il y a huit jours, d'appeler l'attention du gouvernement sur la nécessité d'établir, le plutôt possible, un chemin de fer de Lyon à Genève et Chambéry. Vous avez accédé avec empressement à cette proposition, et vous avez chargé une commission, choisie dans votre sein, d'étudier cette question grave et de vous soumettre des conclusions précises, sur

l'importance de ce chemin et sur le tracé le plus capable de satisfaire aux intérêts que son parcours doit desservir. J'ai l'honneur, Messieurs, de vous présenter le résultat du travail de votre commission.

La loi organique de 1842 a décrété qu'un chemin de fer continu lierait la Méditerranée à l'Océan, Marseille et Cette au Hâvre, par Lyon, Dijon et Paris.

Cette immense ligne de circulation se divise en deux parties distinctes, dont le point de section est à Dijon. L'une de ces parties dessert plus spécialement le bassin de la Seine; l'autre dessert le bassin du Rhône. La première a pour principales portes, sur l'Océan, le Hâvre, Boulogne et Dunkerque; sur les frontières de terre, Strasbourg et Huningue. La seconde a pour principales portes, sur la Méditerranée, Marseille et Cette; sur les frontières de terre, Huningue, Genève et Chambéry.

La question qui nous occupe n'a pas de rapports avec la partie de cette grande voie de fer, établie sur le bassin de la Seine; votre commission n'en a pas fait l'objet de ses investigations.

En examinant la partie établie sur le bassin du Rhône, votre commission a reconnu qu'il serait utile d'enter, sur cette ligne principale, deux embranchements, dont l'un, courant de Dijon à Mulhouse, complèterait le chemin de Marseille à l'Allemagne, dont l'autre, courant de Lyon à Genève, complèterait le chemin de fer de Marseille à la Suisse et à la Savoie. Le mandat que vous aviez confié à votre commission étant seulement relatif à ce dernier embranchement, son travail a dû porter d'une manière exclusive sur l'utilité de cet embranchement, et sur le tracé qu'il devrait parcourir pour satisfaire aux intérêts généraux du pays.

L'utilité d'un chemin de fer entre Lyon et Genève est évidente et incontestable. Genève est considérée comme la plus riche et la plus industrieuse des villes de la confédération helvétique. Sa situation géographique augmente encore son importance : elle se présente sur la carte comme l'intermédiaire naturel des relations commerciales entre la France, l'Italie et la Suisse.

Quoique Chambéry ne soit pas au niveau de Genève, au point de vue du commerce et de l'industrie, cette capitale de la Savoie doit être pourtant considérée comme ayant une importance suffisante pour qu'il devienne réellement utile de la relier au chemin de fer de la Méditerranée à l'Océan. Dans le cas où un tel embranchement serait construit, Chambéry deviendrait le point de concentration naturel et nécessaire de tout le mouvement de circulation qui, maintenant, a lieu entre la France et les Etats sardes, par les bureaux de douane de Cordon, Pont-de-Beauvoisin, les Echelles et Chapareillan.

Le mouvement de circulation commerciale dont Genève et Chambéry résumeraient en elles l'agglomération, dans le cas où elles seraient reliées par un embranchement au chemin de fer de la Méditerranée à l'Océan, a une grande importance. Les chiffres suivants extraits de l'intéressant ouvrage de Schnitzler, sur la statistique comparée de la France, en pourront donner une idée.

Il résulte des documents officiels publiés par le gouvernement, que dans les 2,063 millions dont s'est composé le commerce général de la France, en 1840, le commerce de terre est entré pour 582 millions.

En examinant quelle part ont pris, dans cette valeur générale, les pays voisins avec lesquels la France entretient ce commerce, on trouve les résultats suivants :

Suisse,	161 millions	ou	27	0/0
Belgique,	125	—	22	»
Etats sardes,	105	—	18	»
Allemagne,	98	—	17	»
Espagne,	72	—	12	»
Prusse,	18	—	3	»
Pays-Bas,	3	—	1	»
	582 millions		100	

Ainsi la Suisse et les Etats sardes sont entrés, à eux seuls, pour 266 millions, soit pour 45 p. 100 dans la valeur totale du commerce général de terre de la France, en 1840. Ces chiffres démontrent l'importance actuelle

des relations commerciales et du mouvement de la circulation entre ces contrées et notre pays.

Toutefois, lorsque l'on approfondit les faits, on reconnaît que ces relations sont loin d'avoir les développements et l'utilité dont elles sont susceptibles. Il est facile de découvrir les causes de ce fâcheux état de choses: les moyens actuels de circulation entre Lyon et la Suisse, ou la Savoie, sont plus lents et plus coûteux que sur la plupart des autres points de la France. C'est là ce qui nuit au développement des rapports de la France avec ces contrées.

Tandis que, de Marseille à Lyon, le roulage ordinaire par terre coûte, en moyenne, 7 fr. 50 c. par 100 kilogrammes, soit 91 c. par tonne et par lieue, ce même transport coûte de Lyon à Genève, ou réciproquement, en moyenne, 3 fr. 50 c. par 100 kilogrammes, soit 1 fr. 34 c. par tonne et par lieue, et de Lyon à Chambéry, ou réciproquement, en moyenne, 3 fr. 25 par 100 kilogrammes, soit 1 fr. 47 c. par tonne et par lieue.

Les désavantages relatifs qui pèsent sur le coût du transport entre Lyon et Genève ou Chambéry, comparativement avec le coût du transport entre Marseille et Lyon, sont aussi prononcés sous le rapport de la durée du trajet. Tandis que la marchandise parcourt en 9 jours les 83 lieues qui séparent Lyon de Marseille, par la voie de terre, elle doit employer 5 jours pour parcourir les 26 lieues, qui séparent Genève de Lyon, 4 jours pour parcourir les 22 lieues qui séparent Lyon de Chambéry.

Ces aggravations de dépenses et cette plus grande lenteur relative du roulage ordinaire, entre Lyon et les deux villes qui occupent notre attention, exercent une fâcheuse réaction sur la valeur et l'activité de leurs relations réciproques. Un exemple en donnera la preuve.

La ville de Lyon est le marché d'approvisionnement d'un grand nombre de départements. C'est un vaste entrepôt où les produits de tous les pays viennent se réunir et s'échanger. Autrefois le Piémont envoyait à Lyon, par la Savoie, tous les riz qui se consomment ou se vendent dans notre ville, et c'est là une marchandise qui a

un immense débouché. Mais depuis que, par l'effet des merveilleux progrès de la navigation sur le Rhône, le coût des transports entre Marseille et Lyon a éprouvé des diminutions considérables, ce mouvement de circulation a été déplacé. Les riz qui se vendent à Lyon arrivent maintenant par l'intermédiaire de Marseille; il n'en vient presque plus par la Savoie. Ce changement a été utile aux intérêts généraux, puisqu'il a eu pour résultat une économie dans le prix de revient et, par conséquent, une diminution dans le prix de vente d'une marchandise de grande nécessité; mais n'est-il pas probable que cet avantage apparent a pu être compensé par un désavantage inaperçu ? En retour des expéditions par la Savoie, Lyon envoyait, sans doute, des produits français dans cette contrée. Aujourd'hui ces exportations n'ont plus lieu, ou du moins elles ont dû beaucoup s'amoindrir par l'effet du détournement d'une partie des marchandises qui alimentaient le mouvement de la circulation entre les deux pays.

La substitution d'un chemin de fer aux voies actuelles de circulation, qui desservent les relations de la France avec Genève et Chambéry, serait donc un bienfait pour notre pays et pour les graves intérêts dont ces deux villes sont les intermédiaires et les représentans.

En admettant un tarif élevé, un chemin de fer transporterait les marchandises au prix moyen de 60 c. par tonne et par lieue, au lieu de 1 f. 34 c. payés maintenant de Lyon à Genève; au lieu de 1 f. 47 c. payés maintenant de Lyon à Chambéry. En calculant le trajet effectué à petite vitesse, c'est-à-dire à raison de quatre lieues à l'heure, le voyage de Lyon à Genève emploierait 12 heures au lieu de 5 jours; le voyage de Lyon à Chambéry emploierait 10 heures au lieu de 4 jours.

Les conséquences favorables d'économie et de célérité, que produirait l'établissement du chemin de fer qui nous occupe, seraient aussi prononcées pour le transport des voyageurs que pour le transport des marchandises.

On paie en ce moment, par personne, en moyenne, pour voyager :

Entre Lyon et Chambéry, 11 fr., soit 50 c. par lieue.
Entre Lyon et Genève, 19 fr., soit 74 c. —

En supposant que le chemin de fer perçût le prix de 30 c. par voyageur et par lieue, ce qui serait un tarif élevé, on paierait en moyenne, par personne, pour toute la distance plus longue résultant du trajet par le chemin de fer,

Entre Lyon et Chambéry, 9 fr. 60, au lieu de 11 fr.
Entre Lyon et Genève, 11 fr. 78, au lieu de 19 »

On emploie en ce moment, en moyenne, pour un voyage,

Entre Lyon et Chambéry, 16 heures.
Entre Lyon et Genève, 20 —

Le chemin de fer marchant à la vitesse, maintenant ordinaire, de dix lieues à l'heure, conduirait les voyageurs,

De Lyon à Chambéry, et réciproquement, en 3 heures 1/2 au lieu de 16 heures.

De Lyon à Genève, en 4 heures 1/2, au lieu de 19 heures.

Il est inutile de commenter les différences résultant de ces chiffres; elles sont significatives.

La nécessité d'un chemin de fer de Lyon à Genève et Chambéry serait déjà suffisamment démontrée par le rapide exposé qui précède. Une considération puissante vient encore ajouter de nouvelles forces à cette démonstration.

Dans un prochain avenir, il faut l'espérer, le chemin de fer projeté de la Méditerranée à l'Océan sera construit. Cette heureuse amélioration d'une des voies de communication les plus importantes de la France, imprimera certainement des développements nouveaux et énergiques au courant déjà si actif de circulation qui, maintenant, parcourt cette grande artère de viabilité. Un embranchement de Lyon sur Genève et Chambéry est le complément nécessaire de cette amélioration. Si cet embranchement n'existait pas, le transit dont Genève et

Chambéry doivent être les intermédiaires serait écarté de sa direction naturelle; les hauts prix de transport, actuellement exigés par le roulage, seraient maintenus, les frais onéreux de stationnement et de transbordement à Lyon viendraient accroître la dépense. Dès-lors, la France perdrait une partie des avantages qu'elle avait en vue de réaliser, en s'imposant la coûteuse dépense de la construction du chemin de fer de Marseille à Paris.

Ne croyez pas, Messieurs, que l'indication de cette éventualité fâcheuse soit une évocation chimérique, destinée à faire naître dans vos esprits des émotions favorables. Elle vous présente ce qui est maintenant, ce qui se continuerait certainement alors. Ecoutez comment M. Juliany s'explique sur cette grave question dans son remarquable ouvrage sur le commerce de Marseille.

« La France pourrait approvisionner en denrées « d'outre-mer la Suisse et l'Allemagne. Le Rhône et le « Rhin, adossés l'un à l'autre, coulant en droite ligne, « l'un au midi, l'autre au nord, unis déjà par un canal, « bientôt reliés par un chemin de fer, représentent, « dans le continent, une grande tranchée le long de la- « quelle devrait s'opérer un transit immense. Cepen- « dant, le transit par cette ligne unique et toute fran- « çaise reste stationnaire; c'est celui de nos rivaux qui « grandit. Des 60,000 balles de coton que reçoit an- « nuellement la Suisse, 20,000 balles s'y rendent par « Trieste, parce que, dans l'état actuel de nos voies de « communication, le long voyage par terre de Trieste à « Zurich et Bâle offre souvent une économie sur la « voie fluviale. De même, le commerce du littoral de « l'Espagne passe en grande partie devant Marseille « pour aller à Gênes. On a vu des esprits-de-vin de la « Catalogne arriver, par cette direction, à Genève, sur « les bords du Rhône même !

« Les frais d'Alexandrie en Suisse, par Trieste, pré- « sentent une économie de 5 ou 6 francs par 100 « kilogrammes sur la voie de Marseille. Liverpool expé- « die par le Rhin une forte partie des cotons d'Amérique « qu'emploie la Suisse; et pourtant la situation de cette

« ville ne devrait pas lui permettre de faire concurrence
« à Marseille sur les marchés helvétiques. »

Vous le voyez, Messieurs, les faits sont patents, le mal existe. Faut-il en assurer ou en détruire la continuation? telle est la question à résoudre. La réponse à cette question n'est pas douteuse : tous les efforts de la France doivent se réunir pour ramener sur son sol le mouvement de transit qui tend à s'en détourner. La création d'un chemin de fer de Lyon à Genève et Chambéry, contribuerait puissamment au succès de ces efforts.

Permettez une courte digression sur l'importance, trop peu appréciée, du commerce de transit. Ce serait adopter une base tout-à-fait insuffisante que d'évaluer, d'après la valeur apparente des marchandises traversant une contrée, la valeur réelle des bénéfices que ce transit peut produire. Quoique le courant commercial soit complexe, il est homogène. Lorsqu'il est établi dans une direction quelconque, il entraîne à sa suite la circulation des personnes, aussi bien que celle des choses. Il crée ainsi, en faveur des populations qui se trouvent sur son parcours, des occasions nouvelles et nombreuses de travail. Les destinataires des marchandises voyageant en transit au travers d'une contrée, sont d'ailleurs fréquemment engagés à faire joindre à ces marchandises les produits spéciaux de telle ou telle localité située sur le passage de ce transit. Cette adjonction, motivée par l'occasion, peut s'étendre à des produits étrangers, même aux industries spéciales des localités traversées. Les villes favorablement situées sur ce parcours, deviennent tout naturellement des entrepôts où les marchandises accourent, de tous côtés, se mettre prévisionnellement à la disposition et à la proximité plus immédiate des acheteurs étrangers. Souvent alors ces acheteurs, déterminés par les facilités résultant de ces combinaisons nouvelles, se transportent dans ces entrepôts pour faire leurs achats par eux-mêmes. Or, tout ce qui voyage, hommes ou choses, apporte avec soi une cause de profits pour les localités parcourues, ou pour les points de stationnement temporaire. Il faut remarquer encore que, par rapport aux chemins de fer, les frais d'administra-

tion générale, d'intérêt du capital engagé, et autres de même nature, étant invariables, quel que soit le chiffre du mouvement de circulation exploité, plus ce mouvement est actif, plus la masse des dépenses fixes, étendue sur un nombre considérable d'unités circulantes, diminue la quotité de rémunération que chacune de ces unités doit payer. Un chemin peut donc réduire ses tarifs en proportion de l'activité de son mouvement de circulation. Cette diminution de tarifs se reflète toujours d'une manière favorable sur le prix de revient, et par conséquent sur le débouché des produits nationaux. Cette agglomération de circonstances favorables augmente considérablement, décuple peut-être les bénéfices qui semblent, au premier aspect, devoir résulter de la possession d'un commerce de transit.

L'établissement d'un chemin de fer de Lyon à Genève et Chambéry aurait certainement pour effet de produire, ou d'accroître au moins, les causes de bénéfices qui viennent d'être sommairement indiquées. Ce doit donc être là un motif de plus pour en désirer et pour en provoquer l'exécution.

Il est inutile, sans doute, d'insister davantage sur la nécessité de la prompte construction du chemin qui fait l'objet de ce rapport, et sur les avantages que cette création utile assurerait aux intérêts commerciaux de la France. Ce serait nier l'évidence que de contester ces avantages et cette nécessité.

Sur ce premier point, le travail que vous aviez confié à votre commission était simple et facile. Le point de savoir quelle direction devrait être adoptée, pour l'établissement de ce chemin, était plus compliqué. Votre commission a examiné les divers tracés proposés ou possibles avec une impartialité absolue et une grande attention.

II.

Deux directions avaient été indiquées à votre commission, comme se disputant la préférence pour le chemin de fer de Lyon à Genève.

La première maintiendrait tout son parcours sur le département de l'Ain. La seconde serait établie en partie sur le département de l'Ain, en partie sur le département de l'Isère.

Le tracé exclusivement établi sur le département de l'Ain se dirige de Lyon sur Pont-d'Ain, où il se bifurque en deux rameaux. L'un de ces rameaux traverse Bourg et atteint Mâcon, où il se soude au chemin de fer de Paris à Lyon ; l'autre court sur Genève en passant par Nantua. Une variante de ce dernier tracé, motivée par les pentes démesurées et les difficultés inévitables que présenterait le passage par Nantua, aurait pour effet de faire passer par la vallée de Saint-Rambert le chemin qui, alors, laisserait Nantua pour se diriger, en passant près de Belley, sur sa dernière destination.

Le tracé établi en partie sur le département de l'Ain, en partie sur le département de l'Isère, se dirige de Lyon sur la Verpillière, en passant par Heyrieux. Arrivé à Saint-Germain, village à 5 kilomètres à l'est de la Verpillière, le chemin se bifurque. Un des rameaux atteint

Grenoble en passant par Bourgoin , la Tour-du-Pin , Fitillieu , Virieu , Lemps , Rives , Voiron et Voreppe ; l'autre se dirige sur Genève en passant par Saint-Chef , Morestel et Bregnier , où il traverse le Rhône pour se maintenir sur la rive française du fleuve qu'il suit à-peu-près constamment jusqu'à l'entrée sur le territoire de Genève. Ce rameau jette sur Chambéry un embranchement de 35 kilomètres, qui suit la rive orientale du lac du Bourget.

Votre commission a examiné, avec le plus grand soin, la valeur relative et les conséquences probables de ces divers tracés.

On a fait valoir, en faveur du tracé par le département de l'Ain, l'importance de ce département. On a fait ressortir l'abréviation considérable que la ligne de Genève à Mâcon, par Bourg, offrirait aux voyageurs de Paris à Genève ou de Genève à Paris, comparativement avec le tracé par l'Isère, qui forcerait le chemin de fer de Genève à Mâcon à passer par Lyon. On a fait observer aussi que le chemin de fer de Lyon à Genève serait beaucoup plus court, par le tracé de l'Ain, que par le tracé de l'Isère. Enfin, rappelant que, dans ce moment même, le courant de la circulation entre Genève et Paris, ou Genève et Lyon, est en majeure partie établi sur le territoire du département de l'Ain, on a fait ressortir comme un devoir de justice de ne pas enlever à ce département un avantage qu'il a possédé jusques à ce jour.

Ces diverses considérations présentées en faveur du tracé de l'Ain méritaient une attention approfondie. Pour apprécier convenablement leur valeur, votre commission a voulu examiner les faits dans leur ensemble général, et les comparer entr'eux, pensant avec raison que de cette comparaison jaillirait la vérité.

Le premier point à considérer était celui de l'importance des localités et des intérêts que desservirait chacun des tracés proposés.

Le remarquable ouvrage de M. le comte d'Angeville, sur la statistique de la France, présente le résumé suivant sur l'importance relative des départements de l'Isère et de l'Ain :

Désignation des points de comparaison.	AIN.	ISÈRE.
Population relative. . .	Moyenne.	Considérable.
Accr. de la population.	Lent.	Rapide.
Nombre des agriculteurs	Très-considérab.	Moyen.
Industrie	Peu développée.	Moyenne.

Les indications textuellement citées dans ce tableau démontrent que le département de l'Isère a une importance réelle, évidemment supérieure à celle du département de l'Ain. Voici encore, sur ce sujet, quelques citations extraites de l'ouvrage plus récent de M. Legoyt sur la statistique de la France.

La surface territoriale du département de l'Isère est de 829,000 hectares, tandis que celle du département de l'Ain est seulement de 592,000 hectares. C'est une différence d'infériorité de 237,000 hectares, soit 29 % pour le département de l'Ain. Afin de faciliter la comparaison à établir, le tableau suivant contient une colonne additionnelle, dans laquelle les chiffres spéciaux à chaque point comparé ont été réduits pour le département de l'Isère de 29 %, afin d'en ramener la valeur à une égalité proportionnelle avec la surface territoriale du département de l'Ain :

Désignation des points de comparaison.	DÉPARTEMENTS DE L'AIN.	DÉPARTEMENTS DE L'ISÈRE. chiffres réels.	DÉPARTEMENTS DE L'ISÈRE. chiffres réduits
Population par lieue carrée. .	1,183	1,405	»
Sur 1,000 recrues combien d'industriels.	299	189	»
Nombre de forges, fabriques et usines	317	1,088	773
Contributions directes et indirectes. . . .	7,046,000 fr.	13,465,000 f.	9,561,000 fr.
Impôt foncier. .	1,225,000 »	2,396,000 »	1,702,000 »
Patentes	187,000 »	413,000 »	294,000 »

Ce tableau n'est pas moins significatif que le tableau précédent. Il ajoute de nouvelles preuves à celles qui, déjà, démontraient combien le département de l'Isère a plus d'importance que celui de l'Ain.

Pour compléter cette démonstration, citons les passages suivants, empruntés à l'*Annuaire du Commerce et de l'Industrie* publié en 1844.

« Quoique la première industrie du département de l'Ain soit l'agriculture, ses habitants ne sont cependant pas étrangers à l'industrie manufacturière. Dans l'arrondissement de Bourg, il existe divers établissements de faïencerie et de draperie; dans celui de Belley, on trouve des papeteries, des filatures, des fabriques de toile et de soierie, la fabrique de chapeaux de Lagnieu; dans l'arrondissement de Nantua d'autres manufactures du même genre. La mégisserie est une industrie commune à tout le département.

« L'exploitation des mines occupe le premier rang dans l'industrie du département de l'Isère. Il y existe 8 hauts-fournaux, 5 laminoirs, 21 aciéries, 56 taillanderies, 250 clouteries et 215 usines diverses. Vienne a de nombreuses manufactures de drap; dans d'autres localités il existe diverses autres manufactures d'étoffes et des filatures. Le département possédait, en 1836, 15 fabriques de sucre de betterave, un plus grand nombre de papeteries, plusieurs fabriques de toile, des établissements pour le peignage du chanvre, des distilleries, des fabriques de chapeaux, des verreries, des poteries, des tanneries. »

De l'ensemble des documents qui viennent d'être présentés, il résulte que le département de l'Ain est plus agricole qu'industriel, tandis que le département de l'Isère est plus industriel qu'agricole. Les différences notables existant entre la densité de population de ces deux départements, et encore entre la somme des contributions payées par chacun d'eux, démontrent d'ailleurs que, dans le département de l'Ain, le sol est moins riche, et que l'infertilité relative du sol n'est compensée par aucune autre source de produits.

Tous ces faits conduisent naturellement à reconnaître qu'un chemin de fer, courant au travers du département

de l'Isère, desservirait une plus grande masse de richesses, qu'un chemin de fer traversant le département de l'Ain. Or, un chemin de fer doit être nécessairement dirigé, le plus possible, à travers les contrées les plus importantes et les plus riches, par cette raison évidente qu'un tel chemin ne produit pas, mais développe l'importance et la richesse.

Si, descendant à des détails plus intimes, on recherche quelles localités représentent principalement la richesse relative de chacun des deux départements comparés, on trouve, pour le département de l'Ain, Belley, Nantua et Bourg ; pour le département de l'Isère, Vienne, Bourgoin, la Tour-du-Pin, Rives, Voiron, Grenoble et Saint-Marcelin.

Les deux tracés proposés pour le chemin de Lyon à Genève ne se présentent pas dans des conditions d'égale justice distributive pour ces diverses localités.

Le tracé par le département de l'Ain dessert Bourg et Nantua, mais il néglige Belley, et délaisse au loin toutes les villes du département de l'Isère. Si l'on considère que Bourg est située seulement à 33 kilom. de Mâcon, c'est-à-dire dans la zône du chemin de fer de Paris à Lyon, par la Bourgogne, on reconnait que les intérêts de ce chef-lieu du département de l'Ain seraient à-peu-près sauvegardés, lors même que son territoire ne recevrait pas un chemin de fer de Genève à Mâcon. Resterait donc à mettre en balance les intérêts de Nantua et ceux de Belley. L'arrondissement de Nantua compte seulement 52,000 habitants, tandis que l'arrondissement de Belley en compte 79,000. Il semblerait plus naturel et plus utile que le chemin de fer projeté passât près de Belley que près de Nantua. C'est précisément ce que fait le tracé par l'Isère. Ce tracé satisfait donc mieux les intérêts d'une partie du département de l'Ain, que le tracé portant le nom de ce département. Ce n'est pas là le seul point de supériorité de la direction par l'Isère sur la direction par l'Ain.

Le tracé par le département de l'Isère traverse Bourgoin, la Tour-du-Pin, Rives, Voiron et Grenoble; il laisse donc en dehors de son parcours Vienne et Saint-Marce-

lin. Vienne devant être inévitablement desservie par le chemin de fer de Lyon à Avignon, il n'y a pas lieu de se préoccuper du délaissement que lui impose le tracé qui nous occupe. De toutes les localités importantes du département de l'Isère, Saint-Marcelin serait donc la seule que le tracé proposé laisserait à l'écart. Mais Saint-Marcelin serait seulement à 33 kilomètres de Voiron, à 57 kilomètres de Valence, c'est-à-dire à 33 kilomètres du chemin de Genève et Lyon, et à 57 kilomètres du chemin de Lyon et Marseille. Les intérêts de Saint-Marcelin ne seraient donc pas gravement compromis.

Ajoutons que le tracé par l'Isère, moins exclusif que son rival, s'établirait sur le territoire du département de l'Ain, sur une longueur de 75 kilomètres environ, et passerait sous les murs de Belley, et seulement à 25 kilomètres de Nantua. Ainsi, dans le cas où le tracé par l'Isère serait adopté, deux des trois principales localités du département de l'Ain, Bourg et Nantua, seraient situées chacune dans la zône du chemin de fer; la troisième serait immédiatement desservie par une de ces utiles voies de communication.

Ce n'est pas tout. Le tracé par Nantua se rattache seulement à Genève ; il laisse complètement de côté tout embranchement sur Chambéry. Son point de passage le plus rapproché de cette ville en est éloigné de plus de 60 kilomètres. Il ne pourrait donc desservir les graves intérêts dont Chambéry serait l'intermédiaire et le résumé, dans le cas d'exécution d'un chemin de fer entre cette ville et Lyon. Le tracé par Saint-Rambert permettrait probablement de relier Chambéry au chemin de Genève par un embranchement; mais il laisserait Grenoble à l'écart. Le tracé par l'Isère a donc encore, au moins sur ce dernier point, un motif de supériorité sur le tracé rival. Il jette un rameau sur Grenoble qu'il relie ainsi avec Lyon, qu'il rapproche ainsi de Paris.

Les considérations et les chiffres qui viennent d'être présentés et développés produisent nécessairement cette conclusion, que le tracé par l'Isère rencontrerait, sur son parcours, des intérêts plus importants et plus nombreux, qu'il lui serait donné de satisfaire mieux que

le tracé de l'Ain. Après avoir acquis cette preuve, votre commission a voulu savoir si les conditions accessoires qui se rattachaient à ces deux tracés confirmeraient cette première indication.

III.

Poursuivant l'étude qu'elle avait mission d'effectuer, votre commission avait donc à examiner, maintenant, la longueur comparative des deux tracés proposés, et les conséquences que l'adoption de chacun d'eux pourrait produire par rapport aux besoins et aux intérêts de la circulation.

Il est assez difficile d'établir d'une manière bien exacte la longueur de tracés dont on a seulement des avant-projets. Le tracé par l'Ain et surtout la variante de ce tracé, laissant Nantua pour suivre la vallée de Saint-Rambert, sont précisément sous l'influence de cette indécision. Les évaluations qui vont être présentées sur les longueurs des tracés ont été soigneusemnt mesurées sur des cartes officielles, et, contradictoirement, quand cela a été possible, sur un plan spécial au tracé par l'Isère et sur une carte publiée par un journal de Lyon, et représentant les diverses directions proposées pour le chemin de Genève.

La mensuration des tracés a donné les résultats suivants :

DÉSIGNATION DES PARCOURS.	LONGUEURS DES TRACÉS.		
	AIN.		ISÈRE.
	Par Nantua.	p. S.-Ramb.	
De Lyon à Genève. .	146 kilom.	161 kilom.	157 kilom.
— à Chambéry	»	137	126
— à Grenoble.	»	»	123
De Genève à Mâcon.	145	179	227

Les chiffres mentionnés dans ce tableau ne fournissent pas, pour le tracé de l'Ain, des termes de comparaison avec tous les points extrêmes auxquels se rattache le tracé par l'Isère. Ces lacunes forcées remettent en évidence l'insuffisance du tracé de l'Ain à satisfaire complètement aux intérêts que doit desservir un chemin de fer de Genève à Lyon.

Examinons maintenant la valeur réelle des différences relatives de longueur que présentent les divers tracés.

La direction par Nantua comparée à celle de l'Isère donnerait une économie de 11 kilomètres pour le trajet de Lyon à Genève ; de 80 kilomètres pour le trajet de Genève à Mâcon. Ces différences sont considérables ; toutefois, avant de les adopter comme absolues, il faut rechercher si rien n'en diminue la valeur.

Le mode d'exploitation des chemins de fer soumet leur tracé et leur construction à des lois infiniment plus rigoureuses que la construction et le tracé des autres routes. Ainsi, à cause de la vitesse pratiquée sur un chemin de fer, il faut éviter les contours trop brusques ; de là obligation, pour ces chemins, de courbes à grand rayon. Ainsi, soit à cause du poids et de la masse ordinaire des convois, soit à cause de la régularité de surface que présentent les rails sur lesquels courent les roues et ces roues elles-mêmes, obligation de pentes très-douces, atténuant l'influence des lois inévitables de la pesanteur.

Si l'on examine dans quelles conditions le chemin dirigé par Nantua se trouverait, par rapport aux principes qui viennent d'être indiqués, on trouve que les pentes seraient bien au-dessus des proportions généralement exigées pour un chemin de fer.

De Poncin à Syland, sur une longueur de 31 kilomètres, le tracé par Nantua devrait subir une pente de 11 millimètres par mètre. De Syland à Bellegarde, sur une longueur de 16 kilomètres, ce chemin serait soumis à une contre-pente de 15 millimètres par mètre. Ces inclinaisons sont infiniment au-dessus de celles en usage pour les chemins de fer. Le gouvernement ne paraît pas disposé à autoriser des pentes dépassant 5 à 6 milli-

mètres par mètre. Les pentes démesurées qu'aurait à subir le tracé par Nantua seraient donc un motif absolu de répulsion. On ne peut espérer que ces pentes fussent rachetables par un tunnel, puisque leur influence domine, sans intermittence, sur une étendue totale de 47 kilomètres. On pourrait peut-être les adoucir, en faisant décrire au chemin des contours suffisamment nombreux pour atteindre un ensemble général à pente normale ; mais, dans ce cas, la distance augmenterait considérablement, et tous les avantages d'abréviation, maintenant apparents sur la carte, disparaîtraient.

Les énormes inclinaisons qui viennent d'être indiquées ne sont pas les seuls désavantages du tracé de l'Ain.

Il paraît certain que ce tracé nécessiterait des travaux d'art nombreux et importants, notamment, pour traverser les vallées de la Sereine et de la Valserine, deux viaducs de 600 mètres de longueur chacun, sur une hauteur de 40 mètres pour le premier, de 70 mètres pour le second ; et, pour franchir la montagne qui sépare l'Ain de l'Ognien, un tunnel de 5,000 mètres au moins de longueur.

Sans aucun doute, cette complication de conditions défavorables, inhérentes au tracé par Nantua, déterminerait l'abandon de ce tracé, lors-même que la direction par l'Ain pourrait être adoptée. Il ne faut donc pas se préoccuper des économies comparatives de distance que ce tracé présenterait.

Le tracé par la vallée de St-Rambert n'aurait pas, au point de vue de l'exécution et des pentes, les désavantages qui motivent le rejet du tracé par Nantua. Sous ce double rapport, la direction par St-Rambert et celle par l'Isère paraissent être dans des conditions à-peu-près égales et toutes convenables. La comparaison peut donc et doit donc être établie entre les longueurs relatives de ces deux tracés.

De Lyon à Genève, la direction par St-Rambert aurait 161 kilomètres ; la direction par l'Isère aurait 157 kilomètres. La différence au profit du tracé par l'Isère est trop minime pour qu'on la prenne en considération : admettons donc que, sur ce point, il y a égalité.

Il en est de même pour la longueur comparative de la distance entre Lyon et Chambéry. Si le chemin passant par St-Rambert était embranché sur Chambéry, le parcours total, par ce tracé, serait à-peu-près de 137 kilomètres; le parcours par le tracé de l'Isère serait de 126 kilomètres; la différence ne mérite pas une sérieuse attention.

Il reste à comparer la distance de chacun des tracés, pour le trajet de Genève à Mâcon.

Par la direction de St-Rambert, cette distance serait de 179 kilom.; par la direction de l'Isère elle serait de 227 kilomètres. Le tracé par St-Rambert présenterait donc, sur ce point, une économie de 48 kilom., comparativement avec le tracé par l'Isère. Examinons l'importance réelle de cette abréviation.

Pour déterminer l'adoption d'un tracé, et surtout celle d'une directiou pour un chemin de fer, il ne suffit pas de se maintenir rigoureusement dans l'observation des principes qui doivent présider à une telle construction, il ne suffit pas de rechercher les tracés les plus courts, il faut encore calculer si, en préférant ces abréviations, on ne jettera pas le chemin dans une direction placée en dehors du courant principal de la circulation.

Il suffit d'énoncer ce principe pour en faire comprendre le mérite. Faisons-en l'application au tracé qui nous occupe.

Les partisans de la direction par le département de l'Ain ont fait valoir, en sa faveur, qu'en l'adoptant on ferait acte de justice, attendu que, maintenant, ce département est en possession d'une certaine partie du mouvement de circulation qui s'opère, soit entre Paris et Genève, soit entre Genève et Lyon.

Si l'on recherche quelle est la réelle valeur de ce transit, on reconnaît qu'il est loin d'avoir une importance capable de déterminer, d'une manière absolue, l'adoption du tracé par l'Ain.

Il est vrai que le département de l'Ain est traversé par une route qui, de Genève, va rejoindre, à Mâcon, la grande route de Lyon à Paris. Mais cette directiou n'est pas la route naturelle et plus ordinairement suivie de

Paris à Genève. La route la plus directe et la plus fréquentée, entre Genève et Paris, est celle passant par la Faucille, Gex et Lons-le-Saulnier. Cette route est desservie par une malle-poste à deux places, et par une diligence à quatorze places, appartenant à l'administration des messageries et partant tous les jours. Ces deux départs quotidiens sont les seuls, s'il faut en croire les renseignements recueillis, qui desservent directement le mouvement de la circulation entre Genève et Paris. Ils passent par Gex et Lons-le-Saulnier ; il n'existe aucun service direct entre Paris et Genève par Mâcon et Bourg.

Cependant, il ne faut pas conclure de ces faits que le mouvement de la circulation entre Genève et Paris, par Bourg et Mâcon, soit nul ; ce serait une erreur. Cette direction est fréquentée, pendant la belle saison, par un grand nombre de chaises de poste. Mais ce ne peut être là un mouvement de circulation assez considérable pour attirer l'établissement d'un chemin de fer, au préjudice d'autres intérêts plus graves et plus nombreux.

Au point où était arrivé votre commission, la question était donc en définitive de savoir si, pour obtenir le douteux profit d'une abréviation de 48 kilomètres sur le chemin, peu fréquenté, de Genève à Mâcon, il conviendrait d'adopter un tracé qui délaissât complètement le département de l'Isère. La solution de cette question ne pouvait être douteuse ; le minime avantage qui vient d'être exposé ne saurait motiver la préférence en faveur du tracé de l'Ain. Toutefois, avant de prononcer son jugement, votre commission a voulu examiner le projet, indiqué dans le rapport de M. le maire, d'un chemin de fer de Valence à Genève par les vallées de l'Isère et du Rhône.

IV.

Ce troisième tracé, qui paraissait vouloir se présenter en concurrence de ceux dont votre commission venait de s'occuper, diffère notablement de ses rivaux.

Enté sur le chemin de fer d'Avignon à Lyon, à la hauteur de Valence, ce tracé se dirige, par la vallée de l'Isère, sur Saint-Marcelin et Voiron. Arrivé dans cette dernière ville, il se partage en deux rameaux : l'un continuant à suivre la vallée de l'Isère, aboutit à Grenoble ; l'autre, se détournant vers le nord, suit le tracé déjà indiqué pour le chemin de Lyon à Genève, par la Tour-du-Pin, Saint-Chef et la vallée du Rhône, et atteint Genève, après avoir jeté, pendant sa course, un embranchement sur Chambéry.

Une variante de ce tracé aurait pour effet de lui faire suivre la vallée de l'Isère, depuis Valence jusqu'à Montmeillan, sur le territoire sarde. Arrivé à Montmeillan, le chemin se détournerait vers le nord pour courir sur Chambéry, d'où il se dirigerait, par Aix-les-Bains, vers le Rhône, qu'il atteindrait au-dessus de Belley, et dont il remonterait la rive française jusqu'à son entrée sur le territoire de Genève.

Au point de vue des intérêts généraux et des besoins du mouvement de la circulation, ce troisième projet paraît, tout d'abord, insuffisant et incomplet.

Le tracé par Montmeillan et Chambéry a l'inconvénient d'avoir une grande partie de son parcours sur le territoire sarde. Il est ainsi placé sous la dépendance d'un gouvernement étranger qui pourrait, en certains cas, en interrompre ou en gêner le service. Il faut observer d'ailleurs que la construction de ce chemin et son exploitation deviendraient une question, ou plutôt des questions diplomatiques fort compliquées, et très-difficiles à résoudre. Enfin, le chemin de fer, ainsi réparti sur le territoire de France et sur celui de Savoie, obligé, sur un parcours très-étendu, de quitter la France pour entrer sur la Savoie, puis de quitter encore la Savoie pour revenir sur la France, devrait subir la surveillance et la visite de quatre lignes de douane, non comprise encore la répétition de ces entravantes formalités, avant d'entrer sur le sol genevois. Il est probable, ou pour mieux dire, il est certain que le gouvernement français n'autoriserait pas un tracé exposé à d'aussi fâcheuses éventualités. Par ce motif, votre commission n'a pas cru devoir arrêter son attention sur ce projet.

Le tracé par Voiron, la Tour-du-Pin, Bourgoin et la vallée du Rhône, est exempt des graves inconvénients qui viennent d'être signalés ; mais il laisse à l'écart Lyon.

Votre commission a voulu examiner si cet oubli de la seconde ville de France était justifié par quelques avantages marquants, offerts par le projet à l'intérêt général du pays. Ses investigations ne lui ont rien fait connaître de semblable.

Le tracé de Valence à Genève comporte les distances suivantes, par rapport aux divers points extrêmes précédemment adoptés comme points nécessaires de comparaison :

De Valence à	Grenoble,	105 kilomètres;
—	Chambéry,	255
—	Genève,	282

Ces distances, comparées à celles résultant du tracé de Lyon à Genève par Bourgoin et la vallée du Rhône, présentent des différences notables.

Si l'on ajoute aux longueurs résultant de ce dernier tracé, les 102 kilomètres qui séparent Valence de Lyon, distance que le courant de la circulation entre Marseille et la Suisse ou la Savoie devrait inévitablement parcourir, dans tous les cas, sous la seule différence de dévier vers l'est plus tôt ou plus tard, c'est-à-dire à Valence ou à Lyon, on trouve que ces distances seraient :

PARCOURS.	PAR		ÉCONOMIE PAR LYON.
	LYON.	St-Marcelin et Voiron.	
De Valence à Chamb.	228 kilom.	255 kilom.	27 kilom.
— à Genève.	259 —	282 —	23 —

Ce tableau démontre que, bien loin d'offrir avantage sous le rapport de la longueur du trajet de Marseille à Genève ou Chambéry, le projet par Valence et St-Marcelin obligerait à un parcours plus long que le projet par Lyon.

Il est vrai que la ville de Grenoble serait plus rapprochée de Marseille par ce projet, que par le projet rival. Mais Grenoble resterait placée à l'extrémité d'un embranchement, en dehors du courant de la circulation. Voiron serait dès-lors appelée à prendre un développement considérable, pendant que Grenoble verrait probablement décroître de plus en plus son importance et sa prospérité.

Si les rapports commerciaux de Grenoble avec Marseille ont de l'importance, ils en ont aussi beaucoup avec Lyon. On doit croire même que les relations du chef-lieu de l'Isère avec le chef-lieu du Rhône sont plus actives et plus intimes, si l'on en juge par le mouvement des voyageurs entre ces deux villes, comparativement avec ce même mouvement sur Valence, c'est-à-dire sur Marseille. Il n'y a maintenant qu'une seule voiture à quatre places pour le service des voyageurs entre Grenoble et Valence, tandis que l'on compte dix messageries faisant le transport quotidien des voyageurs entre Grenoble et Lyon. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que, si le tracé par Valence et Saint-Marcelin rappro-

chait Grenoble de Marseille, ce même tracé l'éloignerait nécessairement de Lyon et de Paris. Grenoble aurait donc, en définitive, plus à perdre qu'à gagner, par l'exécution de ce projet.

En résumé, le tracé par Valence et Saint-Marcelin imposerait au trajet de Marseille à Genève ou Chambéry des distances plus longues que le tracé par Lyon. Le tracé par Valence et St-Marcelin desservirait d'ailleurs les mêmes localités que le tracé par Lyon et le département de l'Isère, sauf les seules différences que le premier ne desservirait pas Lyon, que le second ne desservirait pas St-Marcelin. Pour apprécier la valeur réelle du projet par Valence, en dehors même de ses désavantages comparatifs de distances, il suffirait donc de savoir laquelle a le plus d'importance, et mérite le plus d'intérêt, des villes de Lyon ou Saint-Marcelin !...

Toutefois, malgré tous les motifs qui paraissent devoir déterminer la répulsion du tracé par Valence, plusieurs membres de votre commission, persuadés qu'il est toujours utile d'aider à de bonnes raisons par de bons actes, ont pensé que la réalisation de ce projet fâcheux serait plus certainement évitée si le tracé par Lyon, Bourgoin et la vallée du Rhône,était exécuté. Ces membres, convaincus que cette puissante considération devait faire cesser toute indécision, ont proposé d'émettre un vœu favorable à la prompte exécution de ce tracé.

Cet avis a été combattu. Il a paru douteux que l'exécution du chemin de fer de Lyon à Genève par l'Isère, avec embranchement sur Grenoble, fût un moyen efficace pour empêcher l'exécution du chemin de Valence à Voiron par Saint Marcelin. On a regardé comme possible de couper, par une ligne droite, l'angle prolongé que forme le tracé de Voiron à Genève, au point où il rencontre le chemin de Genève à Lyon. Si cette modification pouvait être effectuée,elle raccourcirait de 35 kilomètres, environ, le parcours de Marseille à Genève et Chambéry par Valence et Voiron. Cette abréviation justifierait, provoquerait même la construction de l'embranchement de Voiron à Valence; le but auquel on visait serait donc manqué. Si, au contraire, on optait pour le tracé par

l'Ain, le chemin exécuté dans cette direction se souderait avec le chemin de fer de Lyon à Marseille, et il rendrait d'aussi bons services que le chemin par l'Isère, sans avoir, comme ce dernier, l'inconvénient de construire les trois quarts d'un chemin concurrent. Le chemin par l'Ain serait placé à l'abri des coups et des tentatives de l'ennemi, parce que son accès serait défendu par les forts échélonnés sur la frontière, tandis que le tracé par l'Isère, séparé du territoire sarde seulement par le Rhône, sur la rive française duquel il passe sur une longueur de 70 kilomètres, pourrait être mis hors de service par des artilleurs ennemis, avant même qu'il fût possible de savoir s'il est menacé. Enfin, et pour dernier argument, le tracé par l'Isère serait forcé, par les difficultés du terrain, de quitter le territoire français, à Arlod, petit village avant Bellegarde, et de traverser le Rhône pour passer sur le territoire sarde, qu'il quitterait à quelque distance de là pour retraverser le Rhône et rentrer sur le sol français un peu au-dessus du village de Vanchy. C'est là un inconvénient grave, dont les complications et les conséquences fâcheuses ont été appréciées par la commission, lorsqu'elle a résolu de ne pas s'occuper du tracé de Valence à Genève par Grenoble et Montmeillan. Les mêmes motifs qui ont déterminé le rejet du tracé de Valence doivent donc déterminer le rejet du tracé de l'Isère.

La valeur de ces objections a été contestée. Il ne suffit pas d'indiquer un tracé sur la carte pour que ce tracé soit possible. L'abréviation espérée entre la Tour-du-Pin et Cordon ne paraît pas réalisable. Des hommes de l'art affirment que l'angle formé par le tracé du chemin de Lyon à Genève, au point où ce chemin se ramifie pour jeter, par la Tour-du-Pin et Voiron, un embranchement sur Grenoble, est nécessité par la disposition des lieux.

S'il en est ainsi, on doit admettre les distances présentées dans le cours de la discussion comme exactes et irréductibles. Et d'ailleurs, dans le cas où l'embranchement indiqué pourrait être exécuté en de convenables conditions, l'abréviation de parcours qu'il produirait n'aurait d'autre effet que de ramener les distances du

trajet de Valence à Genève et Chambéry, par Saint-Marcelin, à-peu-près à la parité de celles du même trajet par Lyon. C'est donc là, en définitive, une éventualité dont il ne faut pas se préoccuper.

Du moment que le chemin de Lyon à Genève et Grenoble aura été construit, on doit donc considérer comme certain que personne n'aura la pensée ni la témérité de construire un chemin de Valence à Voiron. Ce chemin, long de 90 kilomètres environ, nécessiterait une forte dépense, fût-il même à une seule voie. Il resterait exposé à la ruineuse concurrence de la ligne par Lyon, puisqu'il n'offrirait pas d'économie sensible de distance, comparativement avec cette ligne. Il serait trop évident, alors, que les capitaux enfouis dans une telle entreprise seraient perdus et ne produiraient rien. C'est, d'ailleurs, une erreur grave de penser que la construction du chemin par le département de l'Ain empêcherait l'exécution du chemin de Valence à Genève par Saint-Marcelin et Voiron. Le chemin par l'Ain provoquerait au contraire l'exécution du chemin de Valence, auquel il laisserait le champ libre et que solliciteraient les puissants intérêts de l'Isère, alors complètement oubliés.

Les considérations stratégiques présentées en faveur du tracé de l'Ain sont plus spécieuses que réellement fondées; il serait facile de les combattre avec succès. Il suffit toutefois de faire observer que le tracé par Nantua étant impossible, le tracé par Saint-Rambert placerait inévitablement le chemin sur la rive française du Rhône, de la même manière que le tracé par l'Isère. Cette assimilation place les deux tracés en des conditions égales; dès-lors l'objection tombe.

Il est vrai que le tracé par l'Isère quitte, près d'Arlod, la rive française du Rhône pour venir passer sur le territoire sarde par un tunnel de 2,500 mètres, au sortir duquel il revient immédiatement sur le sol français; mais on ne saurait comparer cette courte excursion sur le territoire étranger avec celle, bien plus longue et bien plus importante, que nécessiterait le tracé de Valence à Genève par Grenoble, Montmeillan et Chambéry. Ce tracé établirait le chemin de fer de Valence à Genève,

dans une longueur de 48 kilomètres, *sur* le territoire sarde, tandis que le tracé de l'Isère établirait ce chemin *sous* ce même territoire par un tunnel ayant seulement un développement de 3 kilomètres. Par le tracé de l'Isère, l'invasion n'a lieu qu'à 30 kilomètres de Genève; par le tracé de Montmeillan et Chambéry, cette invasion a lieu à 108 kilomètres de ce point extrême. Il suffit d'énoncer ces distances pour faire comprendre que la comparaison ne saurait être établie, sur un pied d'égalité, par rapport au point qui nous occupe. Il y a plus : tandis que le tracé par Montmeillan établirait le chemin de fer sur une longueur de 48 kilomètres, au centre du duché de Savoie, et par conséquent sous la domination absolue du gouvernement sarde, le tunnel résultant du tracé de l'Isère, long seulement de 3 kilomètres, serait constamment voisin de la frontière française, à une courte distance et par conséquent sous la protection du fort de l'Ecluse, au bas duquel passe le chemin de fer. Dans tout son parcours sur le sol étranger, ce tunnel serait abrité par ce sol même, puisqu'il passerait sous une haute montagne. Il serait donc vulnérable seulement aux deux entrées; il suffirait de deux corps-de-garde fortifiés pour l'abriter sur ce point. Ces mêmes corps-de-garde, isolant le territoire sarde du territoire français, dispenseraient ainsi le chemin de toute intervention des deux lignes de douane qui veillent aux frontières, en regard l'une de l'autre. Ce serait là un arrangement qu'il serait probablement facile de faire autoriser et accepter par le gouvernement sarde dont, sur d'autres points plus importants, la frontière est en contact aussi immédiat avec la frontière française qu'elle le serait sur ce point. Toutes ces considérations démontrent qu'on ne peut raisonnablement comparer le tunnel, plutôt français que sarde, du tracé de l'Isère avec le long parcours, exclusivement sarde, du tracé par Montmeillan et Chambéry. Une dernière observation détruit d'ailleurs toute objection sur ce point. Le tracé par Nantua est le seul de tous qui paraisse pouvoir éviter le tunnel qui fait l'objet de la discussion. Or, il est démontré que ce tracé est inexécutable, et que celui par St-Ram-

bert devrait lui être préféré, si la direction par le département de l'Ain prévalait. Il arrivera donc de deux choses l'une : ou bien le tracé de Nantua pourra être utilisé par les autres tracés entre Arlod et Vanchy, et alors l'inconvénient signalé disparait ; ou bien cette nouvelle direction est impraticable pour tout autre tracé que celui, impraticable déjà, par Nantua; et alors l'inconvénient signalé, si toutefois on doit le considérer comme un inconvénient, inévitable pour le tracé de l'Ain comme pour le tracé de l'Isère, ne peut exercer aucune influence sur l'option à faire entre ces deux concurrents.

En résumé, il demeure démontré que, pour le chemin nécessaire de Lyon à Genève et Chambéry, le tracé par le département de l'Isère est celui de tous qui satisfait le plus complètement et le plus convenablement, à la fois, les intérêts généraux de la France et ceux des localités qu'un tel chemin doit desservir. C'est donc en faveur de la prompte exécution de ce tracé que le conseil municipal de la ville de Lyon doit exprimer un vœu.

Cette réfutation a touché la majorité de votre commission ; elle a opté en faveur du tracé par le département de l'Isère. Elle m'a chargé de présenter cet avis à votre sanction.

Complètement en dehors de tout intérêt dans les projets de construction du chemin de fer de Genève à Lyon, je me suis efforcé, Messieurs, de développer devant vous, avec une scrupuleuse impartialité, tous les arguments, tous les faits relatifs à l'importante question sur laquelle vous allez prononcer. Le travail, auquel j'ai dû me livrer pour rédiger ce rapport, m'a confirmé dans la conviction que le tracé en faveur duquel votre commission vous propose de vous prononcer, est bien le meilleur de ceux présentés à votre examen.

Si j'ai réussi à vous faire partager les convictions de la majorité de votre commission, vous apprécierez l'exécution de ce tracé par votre approbation.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, dans sa séance du 27 février, le conseil municipal en a voté l'impression à l'unanimité.

Dans la séance du 6 mars suivant, le conseil a examiné les conclusions du rapport.

Une proposition préalable, ayant pour objet d'ajourner toute décision, a été repoussée après discussion.

A la suite d'un débat prolongé, le conseil a pris la délibération suivante :

Le conseil municipal de la ville de Lyon,

Vu le rapport de M. le maire, proposant d'appeler l'attention du gouvernement sur la nécessité d'établir, le plutôt possible, un chemin de fer entre Lyon et Genève, et sur le meilleur tracé convenable pour ce chemin ;

Vu l'avant-projet annexé à ce rapport, ayant pour objet un tracé qui, partant de Lyon, se bifurque avant Bourgoin pour se diriger, d'une part, au sud-est sur Grenoble par Bourgoin, la Tour-du-Pin, et Voiron, d'autre part, au nord-est sur Genève par Bregnier et Belley, en jetant pendant ce parcours un embranchement sur Chambéry ;

Ouï, dans la séance de ce jour, le rapport d'une commission spéciale ;

Considérant que le chemin de fer de Lyon à Genève et Chambéry, constitue le complément nécessaire de la grande voie de fer de Marseille à la Suisse et aux Etats sardes ;

Délibère :

Art. 1er. Le conseil municipal de la ville de Lyon émet le vœu que le gouvernement veuille bien, sans rien

préjuger, faire étudier les divers tracés qui peuvent mettre en communication la ville de Lyon avec Genève et Chambéry, par les départements de l'Isère et de l'Ain, et qu'au nombre de ces tracés à étudier soit compris le projet présenté par M. le maire, au conseil municipal, dans la séance du 27 février dernier.

Art. 2. La présente délibération sera soumise à l'approbation de M. le préfet.

Isèr

ert.

PENTES	CON… PEN…
4 m	[illegible]
9	[illegible]
11	[illegible]
35	[illegible]
»	[illegible]
14	[illegible]
29	[illegible]
25	[illegible]
28	[illegible]
13	[illegible]
31	[illegible]
13	[illegible]
»	11…
21	[illegible]
»	2…
»	[illegible]
»	1…
20	[illegible]
13	[illegible]
35	[illegible]
15	[illegible]
24	[illegible]
25	[illegible]
43	[illegible]
»	[illegible]
»	3…
408 m	19…



Isère, de

ert.

PENTES	CONTRE PENTES	PENTE PAR MÈTRE
4 m	» m	0m 00
9	»	0, 00
11	»	0, 00
35	»	0, 0
»	3	0, 0
14	»	0, 0
29	»	0, 0
25	»	0, 0
28	»	0, 0
13	»	0, 0
31	»	0, 01
13	»	0, 00
»	117	0, 0
21	»	0, 0
»	29	0, 0
»	9	0,
»	1	0, 0
20	»	0, 0
13	»	0,
35	»	0,
15	»	0,
24	»	0,
25	»	0,
43	»	0, 0
»	»	
»	32	0.
408 m	191 m	



CHEMIN NÈVE.

Tableau de la populatio périmètre de 12 kilomètres de chaque côté censements officiels faits par le Gouverne

	Isère et vallée du Rhôn		Nantua.	
Isère	Meyzieux.	14.x		14,574
	St-Symphorien-d'Ozon.	13		12,655
	Heyrieux.	12 ux		8,829
	Laverpillière.	13 nt.		5,565
	Crémieux.	16 ux		7,900
	Bourgoin.	19		11,563
	La Tour-du-Pin.	18 in.		9,452
	Morestel	17 ambert		8,912
	Le Pont-de-Beauvoisin.	18		9,279
Ain.	L'Huis.	7		6,706
	Belley	16		9,492
	Virieu-le-Grand	7		7,195
	Champagne	7		8,777
	Seyssel.	5	-de-Michaille.	9,793
	Châtillon-de-Michaille.	9		8,539
	Collonges	8		4,761
	Ferney.	4		
	Total.	212	Total.	143,992

Embranchement sur Grenoble.		*anchement sur Mâcon.*	
Virieu	11	t	8,576
Grand-Lemps	14		18,481
Saint-Geoires.	10	el.	14,353
St-Laurent-du-Pont	11	Châtel.	11,618
Rives.	15	-Veylo.	9,932
Voiron	19		
Tullins	10		
Sassenage	5		
Grenoble.	41		
Total.	353	Total.	206,972
Population présumée de la Savoie, dans le périmètre de 12 kilomètres, sur une longueur de 81 kilomètres.	30		
TOTAL GÉNÉRAL.	383	TAL GÉNÉRAL.	206,972

DE

tracé

DE LYON

tracé par l'Isèr

Belley

Genève

228 00

231 00

241 00

377 00

420 00

420 00

388 00

10 000

4000

4000

6700

8400

mer méditerranée